

## **Gesammelte Fragen der Mitglieder des ADFC Nürnberg und Umgebung eV an OB König vom 21.02.2024:**

1. „Persönlich habe nicht den Eindruck, dass sich die Situation für mich als Radfahrende in den letzten Jahren verbessert hat. (Vielleicht liegt das aber daran, dass sich auf meinen Strecken nichts verbessert hat, sonst aber schon).“
2. „Warum sieht man so wenig von einem neuen Radwege-Plan, außer einige Großbaustellen wie Bayreuther Straße. Warum nicht Zwischenlösungen wie Pop-up Radwege?“
3. „Immer mehr macht mir das Radfahren in Wohngebieten Unbehagen, wenn am Seitenrand Autos (auch auf Gehsteigen) parken. Da wird man als Radfahrer gnadenlos sehr nah überholt, teilweise nicht mal mit einer Armlänge Abstand. Vielleicht kann das mit Aufklärungskampagnen etwas verbessert werden. Dass da die Polizei aktiver überwacht, wäre wünschenswert, halte ich jedoch für unrealistisch.“
4. „Fahrradstraßen: Es wurde auf sowieso schon verkehrsberuhigten Nebenstraßen ein bisschen Farbe verteilt und ein neues Schild mit "Fahrradstraße" dran gehängt. Dies zeigt keine Wirkung.“
5. „Ist eine Aufklärungskampagne geplant, für Autofahrende über den Vorrang der Radfahrenden auf Fahrradstraßen?“
6. „Warum wird an Baustellen – trotz vieler anders lautender Beteuerungen der Stadt – Radfahren noch nicht mitgedacht und höchstens ein „Radweg endet“- oder „Radfahrer absteigen“-Schild aufgestellt?“
7. „Warum wird am Innenstadt-Ring an der Stadtmauer entlang nicht mal eine Autospur für Radfahrende freigegeben? Der Radweg ist an vielen Stellen zu eng, wie wir alle wissen. Es ging ja, als zwischen Hallertor und Tiergärtner Tor gebaut wurde.“
8. „Es gibt keine sinnvolle Stadtdurchquerung über oder um den Hauptmarkt herum. Was ist hier angedacht?“
9. „Warum tut sich an der Rollnerstaße Richtung Kilianstraße nichts, damit die Lücke geschlossen wird?“
10. „Die Radwege hinter dem Bahnhof sind eine Katastrophe und gefährlich!“
11. „Radler-Zählmaschinen machen den Verkehr weder sicher noch machen diese den Radweg breiter (bspw. Dürrenhofstr., wo offensichtlich mehrere gefährliche Stellen sind).“
12. „Mich würde auch interessieren, ob bei Radwege-Ausbau-Maßnahmen mit dem Etat auch die Verbesserungen der Straße oder Schiene mitfinanziert werden? Wer wacht darüber? Die Rad-Beauftragte? Die m.E. in der Öffentlichkeit unbemerkt bleibt.....?“
13. „Warum werden in Nürnberg, und praktisch ausschließlich in Nürnberg, auf Radwegen oder Rad- und Fußwegen Pfosten oftmals nicht mittig angebracht; sondern es gibt zwei Pfosten, wo in anderen Gemeinden ein Pfosten gesetzt wird. So stehen die Pfosten genau dort, wo Radfahrende normalerweise fahren würden – genau auf der Fahrspur. Dieser Aufbau führt auch zu vermehrtem Vandalismus.“

14. „Warum gibt es noch immer nicht ausreichend Fahrradabstellplätze (Missverhältnis in Bezug auf Autoparkplätze im öffentlichen Raum)?“

15. „Ab welcher Mindestbreite macht ein Zweirichtungsradweg keinen Sinn mehr? Es ist teilweise viel zu eng!“

16. „Wie will die Stadtverwaltung die eigenen Mitarbeitenden zu mehr Fahrradpendeln motivieren?“

### **Antwort von Oberbürgermeister Marcus König per E-Mail vom 27.03.2024:**

Sehr geehrter Herr Stipp,

vielen Dank für Ihre E-Mail vom 23.02.2024 und der Zusendung der Fragen Ihrer Mitglieder zu drei Jahren Mobilitätsbeschluss.

Vor etwas mehr als drei Jahren ist es uns gelungen den Mobilitätsbeschluss für Nürnberg im Stadtrat zu verabschieden, an dem Sie und weitere Initiatoren maßgeblich mitgewirkt haben. Erklärte Absicht ist es, den Anteil der Verkehrsarten des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen deutlich zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden verschiedene Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes, also des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Nahverkehrs, im Mobilitätsbeschluss verabschiedet. Seither sind viele Beschlüsse gefasst worden, die notwendig für die Umsetzung von Maßnahmen waren, und vieles konnte bereits realisiert werden oder befindet sich im Planungsprozess.

Zu den eingegangenen Fragen und Punkten kann Ihnen Folgendes mitteilen:

1. Nicht überall kann gleichzeitig gebaut werden, sodass deshalb nachvollziehbar ist, dass bei Radfahrenden die subjektive Wahrnehmung entstehen kann, dass nach drei Jahren noch keine Verbesserungen erreicht wurden. Entgegen dieser subjektiven Einschätzung wurden allerdings bereits etliche Planungen umgesetzt. So wurden beispielsweise in der Südstadt in den letzten vier Jahren rund 4,5 km Fahrradstraßen realisiert, der Radstreifen in der Pillenreuther Straße verlängert und verbreitert, das Fahrradparkhaus gebaut oder die Verbindung von der Allersberger Straße zur Straße Hinterm Bahnhof deutlich verbessert. Maßnahmen, von denen Radfahrende in der Südstadt profitieren, die in der Nordstadt z.B. jedoch nicht ankommen.

Auch das Radwegeplanungs- und Bauprogramm für das Jahr 2024, das dem Verkehrsausschuss des Stadtrates am 14.03.2024 zum Beschluss vorgelegt wurde, sieht wieder über 40 Planungs- und 24 Bauprojekte vor. Sowohl die vielen sich in Planung befindlichen Projekte als auch die zur Umsetzung vorgesehenen Baumaßnahmen werden zu einem sicheren, lückenlosen, möglichst umwegfreien Radwegenetz beitragen. Aufgrund fehlender personeller Kapazitäten geht es allerdings nicht in dem wünschenswerten Tempo voran.

2. Eine provisorische Abmarkierung und Sicherung von so genannten Pop-Up-Radstreifen an Hauptverkehrsstraßen wurde eingehend geprüft. An den meisten Straßen, an denen bislang ein Radverkehrsangebot fehlt, kann ein solches nur mit massiven Umbaumaßnahmen hergestellt werden, wenn der öffentliche Nahverkehr und / oder die Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger nicht beeinträchtigt werden sollen. Zudem müssten auch bei einer provisorischen Lösung zuerst die Programme der Lichtsignalanlagen umgeschrieben und Zwischenzeiten angepasst werden, um den Radverkehr sicher auf den Fahrbahnen mitführen zu können. Würde dies nicht erfolgen, wäre der intendierte Sicherheitsgewinn für Radfahrende nicht gegeben. Die Neuprogram-

mierung von Lichtsignalanlagen ist eine zeitaufwändige Aufgabe, die nur für dauerhafte Lösungen angegangen werden kann. Die Erfahrung mit einem Pop-Up-Radweg in der Rothenburger Straße hat zudem gezeigt, dass es eine schnelle und gleichzeitig einfache Lösung nicht gibt.

3. Die Kritik an Verkehrsteilnehmenden, die sich zum Teil verkehrsgefährdend verhalten, ist sehr gut nachvollziehbar. Leider ist rücksichtsloses Verhalten aber bei allen Verkehrsteilnehmenden verbreitet. So verzeichnet die Polizei eine zunehmende Anzahl an Rotlichtverstößen, Geschwindigkeitsüberschreitungen oder sicherheitsgefährdendem Parken auf Geh- und Radwegen. Bedauerlicherweise hat die Stadt Nürnberg auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden aber nur wenig Einfluss, unabhängig davon, ob es sich um Rad- oder Autofahrende handelt. Mit dem Mobilitätsbeschluss für Nürnberg wurde u.a. festgelegt, dass eine Kampagne zu mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr durchgeführt werden soll. Diese soll durch öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zu gegenseitiger Rücksichtnahme auffordern und Aufklärungsarbeit leisten. Erste Bausteine dieser Kampagne, die als langfristiges Konzept mit verschiedenen Modulen angelegt ist, sollen 2024 umgesetzt werden. Hierzu zählen selbstverständlich auch Bausteine zum Thema Abstand bei Überholvorgängen.

4. In Fahrradstraßen sind Radfahrende die bevorrechtigte Verkehrsart. Um den Verkehrsteilnehmenden zu verdeutlichen, dass sie sich in einer Fahrradstraße befinden bzw. in eine solche einbiegen, werden Knotenpunktbereiche im Verlauf der Fahrradstraße rot eingefärbt und Fahrradpiktogramme aufgebracht. Der wesentliche Gewinn der Fahrradstraßen besteht in der Aufhebung der rechts vor links-Regelung, so dass Radfahrende nicht an jeder Einmündung abbremsen müssen und zügig vorankommen können. Bei zukünftigen Fahrradstraßen sollen weitere Elemente zur Verbesserung der Sicherheit und Erkennbarkeit umgesetzt werden. Hierzu zählen beispielsweise größere Piktogramme auf der Fahrbahn oder Sicherheitstrennstreifen.

Fahrradstraßen werden dort eingerichtet, wo Radfahrende die vorherrschende Fahrzeugart sind bzw. wo dies zu erwarten ist. In Nürnberg wurden und werden sie deshalb nur dort umgesetzt, wo Durchfahrtsrouten weitgehend unterbunden sind und nur der Anliegerverkehr der Quartiere unterwegs ist. Vor der Einrichtung einer Fahrradstraße werden Verkehrszählungen durchgeführt. Wird ein hoher Durchgangsverkehr festgestellt, werden Maßnahmen wie z.B. Sperrstellen errichtet. Ein Beispiel hierfür ist die Humboldtstraße, die in Höhe des Hummelsteiner Wegs und westlich der Tafelfeldstraße unterbrochen wurde.

5. Bei Einführung von Fahrradstraßen werden alle Anwohnenden mit einem Flyer informiert. Darüber hinaus werden Pressemitteilungen veröffentlicht sowie über die sozialen Medien und auf den städtischen Websites über die Regeln in einer Fahrradstraße aufgeklärt. Geplant ist, zukünftig noch aktiver auf die Bevölkerung zuzugehen und weiter über Fahrradstraßen zu informieren.

6. Bei Baustelleneinrichtungen wird selbstverständlich die Radwegführung mitgedacht. Es besteht bei der Baustellenkonzipierung mittlerweile immer eine hohe Priorität für möglichst akzeptable Regelungen für den Radverkehr. Der Radverkehr steht aber nicht alleine mit seinen Anforderungen. Gleichzeitig müssen Zufußgehende, Anliegende, Geschäftstreibende, ÖPNV und MIV ausreichend berücksichtigt werden. Zusätzlich soll eine Baustelle auch noch wirtschaftlich und zeitlich optimiert ablaufen können. Die beengten Platzverhältnisse lassen es oftmals in der Stadt nicht zu, allen Anforderungen zu hundert Prozent gerecht zu werden. Am Ende muss immer unter Abwägung aller Belange ein bestmöglicher Kompromiss gefunden werden. Dabei wird der Radverkehr immer mit betrachtet und priorisiert berücksichtigt. Dies soll künftig auch noch mit einer neu geschaffenen Stelle verbessert werden. Diese Stelle wurde im Zuge des Mobilitätsbeschlusses geschaffen und konnte Ende 2023 mit einem erfahrenen Mitarbeiter besetzt werden. Der Aufgabenbereich dieser Stelle umfasst nicht nur die Beratung der Anordnenden bei der Genehmigung, sondern auch die Weiterentwicklung des Themas „Radverkehr an Baustellen“ und

die Schaffung von mehr Bewusstsein für das wichtige Anliegen bei den vor Ort tätigen Baufirmen. Dazu gehört auch die Kontrolle der Umsetzung der genehmigten Umleitungskonzepte an Baustellen. Diese Kontrollen können aber nicht flächendeckend erfolgen, sondern werden im Rahmen der tatsächlichen Kapazitäten durchgeführt. Weiterhin soll der Stelleninhaber als erster Ansprechpartner für entsprechende Interessenverbände wie z.B. dem ADFC fungieren.

7. Der „Altstadtring für Radler“ wurde als Element in die Bewerbung zur 2030 stattfindenden „Urbanen Gartenschau“ in Nürnberg integriert. Ein erster Abschnitt ist derzeit in Planung. Im Zusammenhang mit der Optimierung des ÖPNV-Knotenpunktes Bahnhofsvorplatz wird dort die Verbreiterung des Radstreifens am Königstor-/Marientorgraben zwischen Königstraße und Katharinengasse geplant. Im Zuge der Sanierung der Steubenbrücke wird versucht, die Brücke zugunsten des Radverkehrs zu verbreitern. Eine Realisierung des „Altstadtrings für Radler“ bis 2026 wird aus heutiger Sicht nicht erreichbar sein, denn die Wegnahme einer Fahrspur erfordert eine Vielzahl an Umplanungen und Maßnahmen an Brückenbauwerken und Lichtsignalanlagen und kann vor diesem Hintergrund nicht von heute auf morgen geplant und umgesetzt werden.

8. Es gibt innerhalb der Altstadt eine Vielzahl an Möglichkeiten für den Radverkehr diese zu queren. So wurden in den letzten Jahren auch Teile der Fußgängerzone ganztags für den Radverkehr freigegeben, wie z.B. der Hauptmarkt oder die Färberstraße und ein Teil der Kaiserstraße. Die jährlichen Verkehrszählungen zeigen, dass der Radverkehr innerhalb der Altstadt kontinuierlich ansteigt und die Wege gut bekannt sind. Der Bedarf für eine Wegweisung innerhalb der Altstadt wird nicht gesehen. Beschildert werden Routen von außerhalb in die Altstadt und umgekehrt. Diese Routen verlaufen größtenteils abseits von Hauptverkehrsstraßen, in Tempo 30-Zonen, in wenig belasteten Erschließungsstraßen oder entlang übergeordneter Freiraumverbindungen. Ausgeschildert sind wichtige Ausbildungs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie die Radwege zu unseren Nachbargemeinden.

9. Der Abschnitt der Rollnerstraße zwischen Nordring und Kilianstraße ist als Maßnahme in der Bedarfsliste enthalten. Eine Planung wird aufgrund des dazwischenliegenden Bahngeländes allerdings derzeit nicht aktiv vorangetrieben. Ziel ist weiterhin, die Brücke über den Nordring zu errichten, allerdings fehlt für eine sinnvolle Anbindung an die Rollnerstraße städtischer Grund. Der entsprechende Grunderwerb ist bisher am Widerstand der Eigentümer gescheitert. Die Gespräche diesbezüglich laufen jedoch weiter.

10. In den letzten Jahren wurden im Umfeld des südlichen Bahnhofs eine Vielzahl an Maßnahmen für den Radverkehr umgesetzt. Hierzu zählen u.a. die Verbesserungen für den Radverkehr im Bereich der Allersberger Straße in Richtung Hinterm Bahnhof, die Einrichtung des Hummelsteiner Weges als Fahrradstraße, die Einbeziehung der Straße Hinterm Bahnhof in die Tempo 30-Zone mit Einbahnregelung und Freigabe des Radverkehrs entgegen der Einbahnrichtung und mit guten Quermöglichkeiten im Bereich des Celtistunnels sowie die Gestaltung rund um den Nelson-Mandela-Platz mit dem Fahrradparkhaus. Eine der wichtigsten Quermöglichkeiten der Bahnlinie ist der Karl-Bröger-Tunnel, der aufwendig saniert wurde.

Sobald der Bereich südlich des Richard-Wagner-Platzes saniert und umgestaltet wird, sind auch hier Verbesserungen für den Radverkehr Richtung Gostenhof vorgesehen.

11. Die automatischen Dauerkontrollgeräte liefern kontinuierlich Echtzeitdaten zum Radverkehr. Die Standorte liegen entweder entlang von beschilderten Radrouten, künftigen Radschnellverbindungen oder Fahrradstraßen. Die damit vorliegende Datenbasis dient als zusätzliche Grundlage für eine nachfrageorientierte Radverkehrsplanung. Entwicklungen im Jahresgang und über mehrere Jahre können so erfasst werden und damit Neu- und Bestandsplanungen optimiert

werden. Die gewonnenen Daten helfen zudem dabei, die Bedeutung des Radverkehrs im gesamtstädtischen Verkehr in der Öffentlichkeit hervorzuheben und für das Radfahren zu werben.

12. Über den Radwegeetat werden grundsätzlich alle investiven Radwegemaßnahmen finanziert, die durch reine Radverkehrsplanungen veranlasst werden. Große Maßnahmen mit integrierten Radwegeverbesserungen können aber auch im Haushalt über Einzelansätze des MIP finanziert sein. Dann ist der Radwegeanteil nicht ursächlich für den Straßenplan. Grundsätzlich sind alle Straßenplanungen multifunktionale Planungen, das heißt, wenn in einem Planungsbereich notwendige Maßnahmen wie z.B. ein Überweg oder eine barrierefreie Bushaltestelle notwendig sind, werden diese sinnhafterweise miterledigt. Früher gab es zwei getrennte Ansätze: einen für den reinen Radwegbau und einen für die notwendigen Anpassungen an Straße und Grün. Mit der enormen Erhöhung des Radwegetats wurde dies zusammengeführt, so dass die Finanzierungen effektiv aufgestellt und abgerechnet werden können. Werden auch Unterhaltsmaßnahmen miterledigt, erfolgt eine entsprechende Teilfinanzierung aus dem Unterhaltsbudget.

13. In vielen Kommunen wurden Pfosten in früheren Jahren im Abstand von 90 cm zueinander gesetzt, so auch in Nürnberg. Es handelt sich dabei also um ältere Bestandsfälle, die nicht mehr dem aktuellen Standard, der im Regelfall einen Abstand der Pfosten zueinander von 1,80 m vorsieht, entsprechen. Es ist vorgesehen, diese Bestandsfälle nach und nach und soweit möglich an den aktuellen Standard anzupassen.

14. Früher erfolgte nur in der Altstadt, an zentralen Plätzen, an Einkaufsschwerpunkten und an Bike&Ride-Anlagen eine methodische Standortfindung für Fahrradabstellplätze. In den Wohngebieten außerhalb der Altstadt wurden Radständer meist nur aufgrund von Einzelanträgen errichtet. Seit 2013 wird das Projekt „Radständer für die Stadtteile“ durchgeführt. Das Projekt hat den systematischen Ausbau vieler dezentraler Abstellflächen in einem definierten Gebiet zum Ziel, um so ein engmaschiges Netz an Fahrradabstellanlagen gesamtstädtisch anzubieten. Im Rahmen einer E-Partizipation werden die Bürgerinnen und Bürger beteiligt.

Mit dem AfV-Beschluss vom 10.03.2016 wurde festgelegt, dass das Projekt „Radständer für die Stadtteile“ in allen Gebieten innerhalb des Rings nach und nach durchgeführt werden soll.

Mittlerweile wurde das Projekt in acht Gebieten abgeschlossen. Das nächste Projekt ist in Vorbereitung. Insgesamt sind bereits rund 2.500 neue Abstellplätze für 5.000 Fahrräder entstanden. Darüber hinaus werden jährlich ca. 200 Radständer für 400 Räder im gesamten Stadtgebiet unabhängig von den Stadtteilprojekten aufgebaut. Zusätzlich stehen an B&R-Anlagen rund 3.200 Radständer für rund 6.440 Räder zur Verfügung.

15. Im Mobilitätsbeschluss wurden Ausbaustandards für das Radwegenetz definiert. Verkehrlich relevante Radwege oder Radstreifen sollen dort, wo umweltverträglich möglich, asphaltiert oder planeben gepflastert werden. Straßenbegleitende Radwege oder Radstreifen sollen mit durchgängig rot gefärbtem Belag entstehen. Radwege oder Radstreifen sollen vorzugsweise als Einrichtungsradwege mit einer Regelbreite von 2,30 m, mindestens aber 1,50 m hergestellt werden. Zweirichtungsradwege sollen im Regelfall 4,00 m, mindestens aber 2,50 m breit sein.

Diese Standards werden, wo möglich, eingehalten. Ist dies aufgrund fehlender Flächen nicht möglich, greifen alternativ Richtlinien oder Regelwerke, in denen die gesetzlichen Mindestbreiten festgelegt sind. Ältere Radwege weisen zum Teil noch die früheren, niedrigeren Regelbreiten auf. Sie werden bei Sanierungs- und Umbauarbeiten verbreitert. Standards sind wichtig und notwendig, allerdings aufgrund fehlender Flächen, unerwünschter Eingriffe in Grünflächen, extrem hoher Umbaukosten u.v.m. nicht immer umsetzbar.

16. Zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung kommen mit dem Fahrrad zur Arbeit. An allen städtischen Dienststellen wurden, soweit möglich, auch Fahrradabstellanlagen errichtet. Die Stadt Nürnberg versucht zusätzlich, durch vielfältige Maßnahmen die Beschäftigten zum Radfahren zu motivieren. Beispielsweise stehen Fahrräder zur dienstlichen Nutzung zur Verfügung. Alternativ können die Beschäftigten ihr Fahrrad als Dienstrad anmelden und erhalten einen kleinen finanziellen Ausgleich für jede Dienstfahrt. Seit etwa zwei Jahren gibt es zudem die Möglichkeit, ein Fahrrad über die Stadt als Arbeitgeberin zu leasen. Die Stadt Nürnberg unterstützt personell und finanziell die Kampagnen „Stadtradeln“ oder „Mit dem Rad zur Arbeit“, an denen jährlich immer mehr Beschäftigte teilnehmen.

Darüber hinaus nutzt ein hoher Anteil der städtischen Beschäftigten die öffentlichen Nahverkehrsmittel, insbesondere, wenn der Wohnort im Umland liegt. Die Stadt Nürnberg unterstützt dies mit einem Zuschuss zum Deutschlandticket oder einem anderen Jobticket.

Die eingegangenen Fragen Ihrer Mitglieder nach drei Jahren Mobilitätsbeschluss zeigen, dass sich diese in diesem Zeitraum die Umsetzung von weit mehr Radinfrastruktur gewünscht hätten. Das notwendige Geld zum Bau von Radwegen steht bereit, doch leider ist es anhaltend schwierig, die benötigten Fachkräfte im Ingenieur- und Technikerbereich zu finden, die den Bau der Radwege planen und realisieren können. Außerdem sind die Planungsprozesse sehr arbeitsintensiv und lang, da viele Aspekte zu berücksichtigen und mehrere Abstimmungsrunden erforderlich sind. Auch wenn die Ziele nicht in der vorgegebenen Zeit erreicht werden können, so bin ich zuversichtlich, dass es uns gemeinsam gelingen wird, den Umweltverbund weiter deutlich auszubauen hin zu einer zukunftsfähigen und nachhaltigen urbanen Mobilität.

Ich hoffe, ich konnte Sie ausreichend informieren. Für Fragen stehen Ihnen gerne auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Verkehrsplanungsamtes zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Ihr Marcus König'.

Marcus König  
Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg  
Stadt Nürnberg  
Rathausplatz 2, 90403 Nürnberg  
E-Mail [obm@stadt.nuernberg.de](mailto:obm@stadt.nuernberg.de)  
Internet [www.nuernberg.de](http://www.nuernberg.de)